

APORTACIONES DE LA FUNDACION COMUNIDAD VALENCIANA-REGION EUROPEA EN RELACION AL DOCUMENTO DE TRABAJO DE LA COMISIÓN.

“Consulta pública sobre la futura política de la red transeuropea de transporte”

Es un reto para nuestra región, seguir trabajando en el desarrollo y planificación de unas estructuras de calidad que revitalicen el ferrocarril y descongestionen las carreteras. Además desde nuestro punto de vista, es importante seguir prestando atención al desarrollo de las redes metropolitanas con una participación mucho mas elevada de transporte público, cabe mencionar que fue un honor para la Ciudad de Valencia haber sido invitada por la Comisión Europea como referente en la presentación del Nuevo Plan de Acción sobre Movilidad Sostenible COM (2009)490.

Dentro de los planes de la Comunidad Valenciana se incluye seguir los pasos marcados por la Comisión, en lo referente a la Estrategia Europa 2020, donde el crecimiento y el empleo son pilares fundamentales de la propuesta. En este sentido confiamos que la nueva política de transporte se adecue a estos ambiciosos objetivos y encontramos muy interesante el proceso de revisión en profundidad que la Comisión Europea ha emprendido respecto a las Redes Transeuropeas de Transporte.

La Comunidad Valenciana ha manifestado en repetidas ocasiones la importancia del Corredor Mediterráneo como eje un de transporte estrategico. Este corredor, que ha sido considerado prioritario por la Comisión, facilitará las conexiones entre los puertos, aeropuertos y plataformas logísticas (que a su vez interrelacionaran los distintos medios de transporte; marítimo, aéreo, ferroviario y terrestre).

Sin embargo, la actual definición de proyectos prioritarios, no singulariza el Corredor del Mediterráneo, y si bien incluye alguno de sus tramos lo hace dentro de un proyecto más amplio junto con otros tramos de entidad muy diferente. En este marco se ha producido una dilución del esfuerzo inversor, de manera que a las alturas del año 2010 se siguen manteniendo tramos de vía única ferroviaria entre Valencia y la frontera francesa y más al sur, entre Alicante y Murcia no solamente siguen existiendo tramos de vía única sino que además se carece de electrificación y de las mínimas instalaciones de una señalización ferroviaria moderna.

Esta consulta pública supone una oportunidad inmejorable para insistir y subrayar la importancia de seguir incluyendo entre trazado dentro de los proyectos prioritarios de transporte así como analizar la metodología, planificación, la mejora de los instrumentos financieros y la importancia de estrechar lazos y facilitar conexiones con terceros países.

1. ¿Son adecuados y viables los principios y criterios destinados al establecimiento de la Red Central? ¿Cuáles son sus puntos fuertes y débiles y que otros factores deberían de tenerse en cuenta?

Es de aplaudir el trabajo realizado por el grupo de expertos asignados por la Comisión, concretamente el grupo de expertos número 1 ha aplicado en su estudio una metodología de planificación para el futuro de desarrollo de las RTE-T, entendiendo este como un eje principal y estratégico compuesto de nodos y conexiones de máxima importancia para el desarrollo económico de las regiones.

Ahora bien, la planificación de esta red necesariamente debe tener en cuenta los flujos de tráficos de mercancías y pasajeros para evitar embotellamientos y congestiones. En este sentido, los tres puertos de la Comunidad Valenciana (Castellón, Valencia y Alicante) son un pilar fundamental para el crecimiento económico, sustentado en gran medida a su privilegiada situación geográfica en relación con el gran eje del comercio mundial, siendo un nexo que une extremo Oriente con Europa a través del canal de Suez y punto clave para las comunicaciones con el continente Americano a través del estrecho de Gibraltar.

Por lo que, consideramos que en el establecimiento de la Red Central deberán no solo tenerse en cuenta los países candidatos a la Unión Europea sino también al resto del planeta.

En este escenario es importante mencionar que el puerto de Valencia sigue destacándose como líder del sistema portuario en el Mediterráneo en lo que se refiere al tráfico de contenedores - acaparando casi un tercio (32,3 %) de los TEUS que se mueven en España-.

Además, en la ejecución y planificación de la Red sería un punto fuerte considerar el futuro desarrollo de los nuevos países emergentes, nos referimos concretamente a Marruecos y el resto del Magreb, con quienes deberemos entablar buenas infraestructuras de transporte para poder canalizar los flujos de mercancía desde el sur con el resto de la Unión Europea.

Por último, es necesario contemplar aquellas zonas del continente Europeo que están más pobladas, el factor población y la entidad del sistema productivo deberían ser determinante para el establecimiento de la Red Central. Los efectos positivos de las inversiones en las redes se maximizan cuando estos alcanzan a un mayor número de personas y empresas. Las zonas costeras son en definitiva donde se dan los mayores porcentajes de población, es por ello, considerar el Corredor Mediterráneo (desde Algeciras hasta Lyon) como una parte integrante de esta red transeuropea.

2. ¿Hasta qué punto contribuyen las medidas infraestructurales suplementarias a los objetivos de un sistema de transporte proyectado al futuro, y como podría fortalecerse esta contribución?

Para conseguir la vertebración de la Unión Europea y un mercado único europeo en lo que se refiere a transporte a través de una Red Central, no solo debe tenerse en cuenta los programas de inversión en infraestructuras y sistemas, sino que también será necesario abordar la regulación del transporte.

En este sentido, se deberá estimular y mejorar los sistemas de explotación y la libre competencia en las redes ferroviarias de mercancías de la Unión Europea.

La creación de una Red Central de transporte debería de nacer con el objetivo consustancial de poder ofrecer una oferta realmente competitiva de servicio. Creemos firmemente que debería avanzarse hacia una autoridad europea en la asignación de capacidades en la red ferroviaria central, así como en los restantes elementos de control de tráfico ferroviario con el objetivo de evitar comportamientos hasta ahora observados en la mayor parte de las redes que priorizan los intereses nacionales frente a los europeos.

Con independencia de lo mencionado en el transporte ferroviario, dentro de la Red Global deberían establecerse normas muy claras que limitasen la capacidad de los estados miembros de restringir los tráficó de paso.

3. ¿Qué papel podría desempeñar la planificación de la RTE-T a la hora de potenciar la contribución del transporte a los objetivos estratégicos de “Europa 2020”?

Entre los objetivos estratégicos de “Europa 2020” se destacan la creación de empleo y el crecimiento. La crisis económica y financiera que atraviesa en estos momentos la economía mundial tiene un efecto demoledor en el comercio internacional, con el fin de coordinar una respuesta efectiva sería necesario alcanzar mayores niveles de integración e interrelación entre los distintos polos productivos del continente.

Además, existen en Europa dificultades estructurales que hacen que el transporte interior de mercancías tengan dificultades estructurales que no existen en otros continentes, por lo que se debe de plantear una orientación coordinada del transporte marítimo con otros medios de transporte menos contaminantes, más fiables y más económicos favoreciendo la integración de los distintos sistemas de transporte.

Es importante destacar en este aspecto el objetivo 20/20/20 que implicara el colaborar con un transporte sin residuos ni emisiones, donde el marco regulador de la Unión Europea se ha visto reforzado y la cooperación con los Estados miembros ha aumentado para hacer frente a cuestiones como la disminución de los consumos y emisiones atmosféricas.

Certificada por tanto esta necesidad, El Corredor del Mediterráneo contribuirá favorablemente a conseguir un transporte ferroviario de una vía doble electrificada que rebajara sustancialmente el consumo de energía y emisiones sin dañar la competitividad de los polos productivos y que contara con conexiones a los puertos asegurando la distribución de flujos de mercancías en el territorio de la UE y conectándolo con sus países vecinos. Es importante subrayar que en la situación actual es una situación que necesita resolverse con urgencia teniendo en cuenta el bajo nivel de penetración del ferrocarril en el reparto modal del transporte de mercancías.

4. Cuestiones en relación a la financiación de las Redes Transeuropeas.

En el reto de conseguir una Red Central europea de alto valor añadido que haga frente a estrangulamientos clave para el funcionamiento del mercado interior, además para lograr alcanzar altos niveles de competitividad, generación de empleo y reducción de emisiones, es necesario establecer un marco de financiación que permita llegar a dichos objetivos desde el punto de vista que no alcanzarlos situaría a nuestro mercado en unas condiciones inferiores respecto a otras zonas más desarrolladas del planeta.

Pero el reto más importante desde nuestro punto de vista, es sin duda, conseguir un consenso adecuado entre los países miembros y aunar esfuerzos para desarrollar en un tiempo razonable una Red Central que favorezca la conexión supranacional y de apertura a terceros países. Es necesario, fomentar los lazos de unión con Marruecos y el Magreb en general, permitiendo el desarrollo armónico de la frontera sur de Europa.

Por estas razones, la asignación de fondos europeos a la Red Central sin duda debe de crecer significativamente teniendo en cuenta su afectividad respecto a la consecución de los objetivos estratégicos y de medio plazo planteados. El Corredor Mediterráneo, supone atender las necesidades de más de 30 millones de habitantes de las regiones en la costa del mediterráneo, así como al sistema productivo que genera 714.000 millones de euros, una parte muy significativa en la UE.

Desde la Fundación Comunidad Valenciana- Región Europea hemos contribuido a esta consulta pública en un momento decisivo relacionado con la futura política de transporte que guiará la nueva década 2010-2020, haciendo hincapié de cómo el desarrollo del Corredor Mediterráneo facilitara y permitirá la circulación física de bienes y personas así como reforzará la cohesión territorial de la Unión Europea.

Bruselas, 15 de septiembre de 2010.